

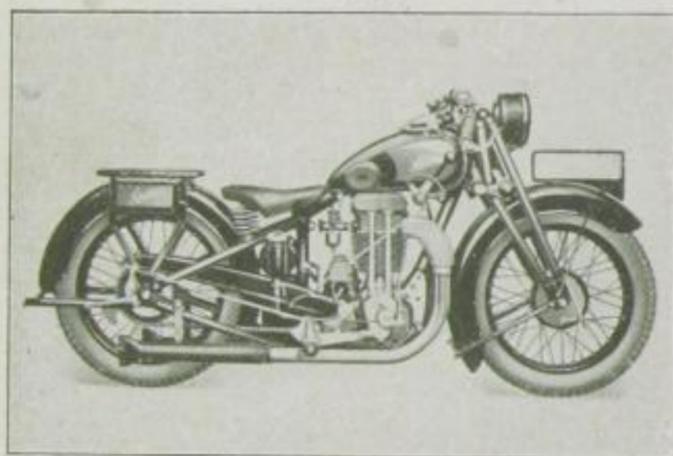
Ein neues 500 ccm Schüttoff-Motorrad

Von Ing. R. Thebis, Chemnitz

Die Schüttoff-Aktiengesellschaft hat in letzter Zeit schon wiederholt Neukonstruktionen herausgebracht, die den deutschen Motorradmarkt außerordentlich belebten, die ausländische Konkurrenz immer mehr und mehr beiseite drängten. — Und nun können wir schon wieder über eine neue Schüttoff-Maschine berichten, — über die Schüttoff-Luxus-Sport — 500 ccm.

Schon rein äußerlich betrachtet, macht diese neue Schüttoff einen überaus rassigen, sportlichen Eindruck. Der große, wuchtige Satteltank — die große Mode — gibt der Maschine ihren Charakter, den einer Sportmaschine.

Aber nicht nur das Aussehen der Schüttoff ist gut, sondern auch ihre Fahreigenschaft und



Seitenansicht der Schüttoff-Luxus-Sport 500 ccm

technischen, konstruktiven Einzelheiten sind erstklassig. Es ist eben wieder eine Schüttoff-Maschine.

Man sitzt auf dem breiten, weich gefederten Sattel dieser Maschine sehr bequem. Die Sitzhöhe wurde so angeordnet, daß der Fahrer den Erdboden mit beiden Füßen bequem erreichen und die Maschine so fest und sicher halten kann.

Der Schwerpunkt des Schüttoff-Motorrades liegt sehr tief. Ein Wegrutschen in der Kurve ist deshalb nicht zu befürchten. Ja, es macht direkt eine große Freude, mit dieser Maschine scharfe Kurven „zu nehmen“. Nie wird man dabei das Gefühl der Unsicherheit, des Rutschens haben.

Das Befahren von Steigungen strengt die Schüttoff überhaupt nicht an. — Das ist eigentlich selbstverständlich, denn das Erzgebirge, in dem sie ja ausprobiert wurde, ist bekanntlich reich an steilen Steigungen.

Der im Viertakt arbeitende Schüttoff-Motor hat eine Bohrung von 80 mm, einen Hub von 99 mm und ein Hubvolumen von etwa 494 ccm. Es ist ein Einzylinder-Motor. Er leistet an der Bremse etwa 20 bis 22 PS. Der Zylinderkopf ist abnehmbar. Dies ist besonders dann von Vorteil, wenn es gilt, das Zylinderinnere, den Kolbenboden usw. von Ölkohlenansatz zu reinigen, die Ventile einzuschleifen usw.

Die oben liegenden, hängend angeordneten Ventile sind oben gesteuert. Alle beweglichen Teile der Ventilsteuerung sind vollkommen staubdicht eingekapselt, selbst die Stößelstangen. Damit wird die Abnutzung dieser an sich empfindlichen Teile ganz wesentlich vermindert. Die Kapselungen sind aber doch so durchkonstruiert, daß ein Nachstellen der Stößelstangen usw. schnell vorgenommen werden kann.

Der Schüttoff-Motor ist luftgekühlt. Große, geschickt angeordnete Kühlrippen lassen den Motor selbst bei prallem Sonnenschein und beim Befahren langer, anhaltender Steigungen nicht heiß werden.

Vorerst wird noch ein Zweihebel-Vergaser verwandt, der aber später vielleicht durch einen

Einhebel-Vergaser ersetzt werden soll. Die Gas- und Luftregulierung erfolgt also getrennt.

Die Entzündung des verdichteten Gasgemisches wird durch einen Bosch-Hufeisenmagnetapparat vorgenommen. Die Zündmomentverstellung erfolgt durch einen Hebel am Lenker.

Die verbrannten Gase können durch zwei getrennt angeordnete, groß dimensionierte Auspuffrohre ins Freie treten. Die Schalldämpfung ist dadurch eine sehr gute. Außerdem bleibt die volle Kraftleistung des Motors erhalten.

Die Schmierung der Motorteile erfolgt durch eine vom Motor direkt getriebene Ölpumpe. Die zu fördernde Ölmenge kann auch während der Fahrt leicht reguliert werden.

Das Motor- und Getriebegehäuse ist zu einem Block vereinigt. Selbstverständlich besitzt das Getriebe drei Gänge und Leerlauf. Das Übersetzungsverhältnis ist: Großer Gang 5,25 : 1, mittlerer Gang 8,4 : 1, kleiner Gang 14,7 : 1. Dieses Übersetzungsverhältnis kann durch Auswechseln des Zahnradkranzes erhöht oder erniedrigt werden.

Die Motor- und Getriebewellen laufen alle auf großen Kugel-, bzw. Rollenlagern.

Die Kraftübertragung erfolgt vom Motor aus zum Getriebe durch Zahnräder aus hochwertigem Chromnickelstahl, vom Getriebe auf das Hinterrad aber durch eine stark dimensionierte DPK-Rollenkette. Diese rein deutsche Präzisionskette entspricht in jeder Hinsicht den bisher angewandten englischen Ketten.

Die im Ölbad laufende, große Lamellenkuppelung wird durch einen Handhebel betätigt. Schnell und leicht können bei Bedarf die einzelnen Lamellen von jedem Laien ausgewechselt werden.

Der Gangschalthebel ist sehr bequem angeordnet. Leicht und sicher kann der gewünschte Gang eingeschaltet werden. Ein Herausspringen des Schalthebels während der Fahrt ist vollständig ausgeschlossen.

Das Rahmengestell ist aus nahtlosen, innen konisch gezogenen Stahlrohren hergestellt. Es ist zwar als offener Rahmen ausgebildet, wird aber unten durch ein besonderes Verbindungsstück geschlossen. Es dient also nicht mehr als Motorgehäuse als Verbindungsstück.

Der Schüttoff-Rahmen vereint also die Vorteile eines offenen und eines geschlossenen Rahmens in sich. Etwa auftretende Schwingungen ebbens schnell aus und übertragen sich nicht auf den Motor.

An dem Rahmen sind natürlich zum Anschluß eines Seitenwagens besondere Augen vorgesehen. Der Seitenwagen kann rechts oder links angeschlossen werden.

Die breiten, weit übergreifenden Kotschützer erfüllen ihre Aufgabe in jeder Hinsicht voll und ganz.

Ich sagte schon, daß die Abfederung der Schüttoff-Maschine eine sehr gute sei. Sie wird noch unterstützt durch einen Stoßdämpfer. Sehr angenehm wird auch die Flatterbremse empfunden, vor allem beim Schnellfahren. Durch zweckentsprechendes Anziehen derselben wird das sonst so lästige Schlingern des Vorderrades vollständig aufgehoben. Auch das Schnellfahren wird damit auf einer Schüttoff zur reinen Freude, zum reinen Genuß.

Die Lenkstange ist einstellbar. Sie kann durch wenige Handgriffe den jeweiligen Wünschen des Fahrers angepaßt werden. Das ist für die Bequemlichkeit des Fahrers von nicht zu unterschätzender Bedeutung.

Selbstverständlich sind zwei getrennt voneinander wirkende Bremsen vorgesehen. Diese beiden Innenbackenbremsen sind sehr groß gehalten. Sie können schnell und leicht von Hand aus nachgestellt werden. Ihre Betätigung erfolgt entweder durch einen Fuß- oder Handhebel.

Die Laufräder sind natürlich mit den modernen Tiefbettfelgen ausgestattet. Sie sind für Hochdruckreifen 26 x 3,25 bzw. für Niederdruckreifen